

# 東京港総合渋滞対策

～東京港の渋滞解消に向けて邁進します！～

平成26年2月  
東京都港湾局

## 目次

I	はじめに	1
II	東京港における交通混雑の状況	2
III	交通混雑解消に向けた基本的な方向性	5
IV	東京港の抜本的な機能強化	6
	1 中央防波堤外側 Y 1～Y 3 コンテナターミナル整備	6
	2 青海・大井コンテナふ頭再編	8
	3 大井その1・その2間埋立て	9
	4 道路交通ネットワークの拡充	10
	5 その他	11
V	短期的かつ多角的な取組	12
	1 早朝ゲートオープンの取組	12
	2 車両待機場の整備	14
	3 違法駐車対策	16
	4 東京港ポータルサイトによる情報提供	19
	5 ターミナル処理能力向上及びコンテナ輸送効率化に向けた取組	20
VI	繁忙期対応	21

# I はじめに

東京都は、東京港の交通混雑問題を極めて重要な課題と捉え、その解消に向けた道筋を明確に示すとともに、確実な取組を実行していきます。

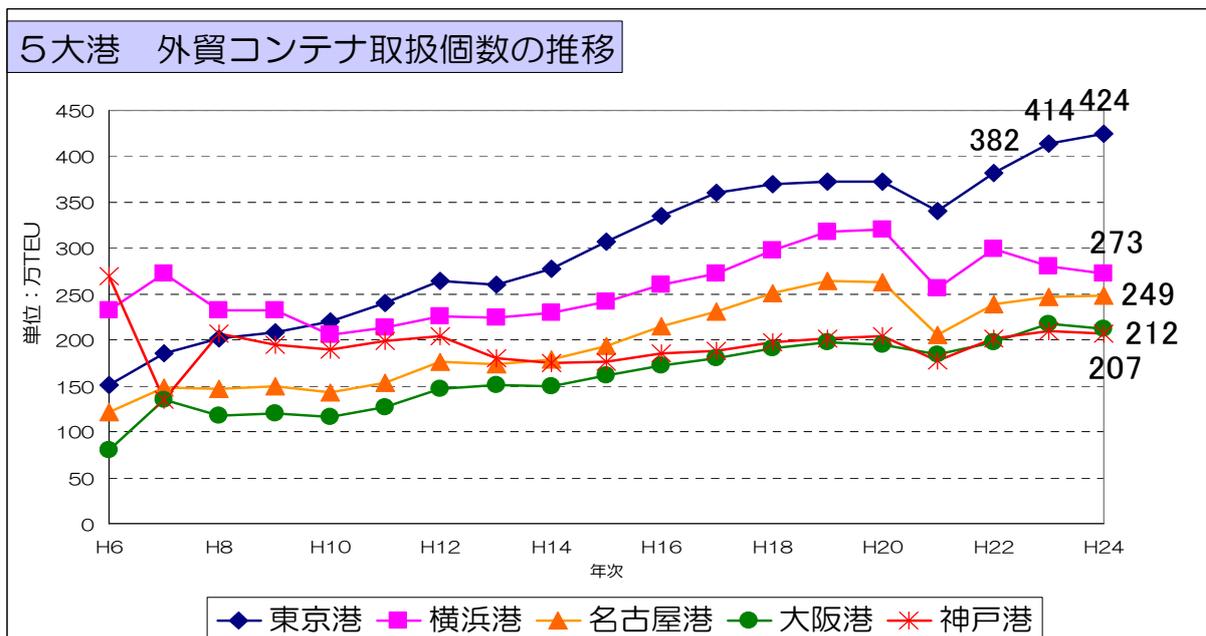
○東京港における外貿コンテナ貨物取扱個数は一貫して増加傾向にあります。特に近年はアジア貨物の増加により、さらに急激な伸びとなっています。

○このような中、近年は、東京港が想定している貨物量を大きく超える状況となっていることから、コンテナターミナルによって状況は異なりますが、季節や時間帯のピーク時に、ふ頭周辺で、コンテナ車両による交通混雑が発生しています。

○この交通混雑問題は物流の効率化を妨げ、周辺環境への悪影響もありますので、直ちに解決すべき極めて重要な課題です。

○加えて、最近はこの交通混雑問題が大きくクローズアップされており、東京港を利用されている方々にも不安を与えています。

○これらの状況を受け、東京都は、この「東京港総合渋滞対策」を策定することにより、東京港における交通混雑の現状を関係者の方々に正確にお伝えするとともに、解消に向けた道筋を明確に示し、そのための施策を確実に実行していきます。

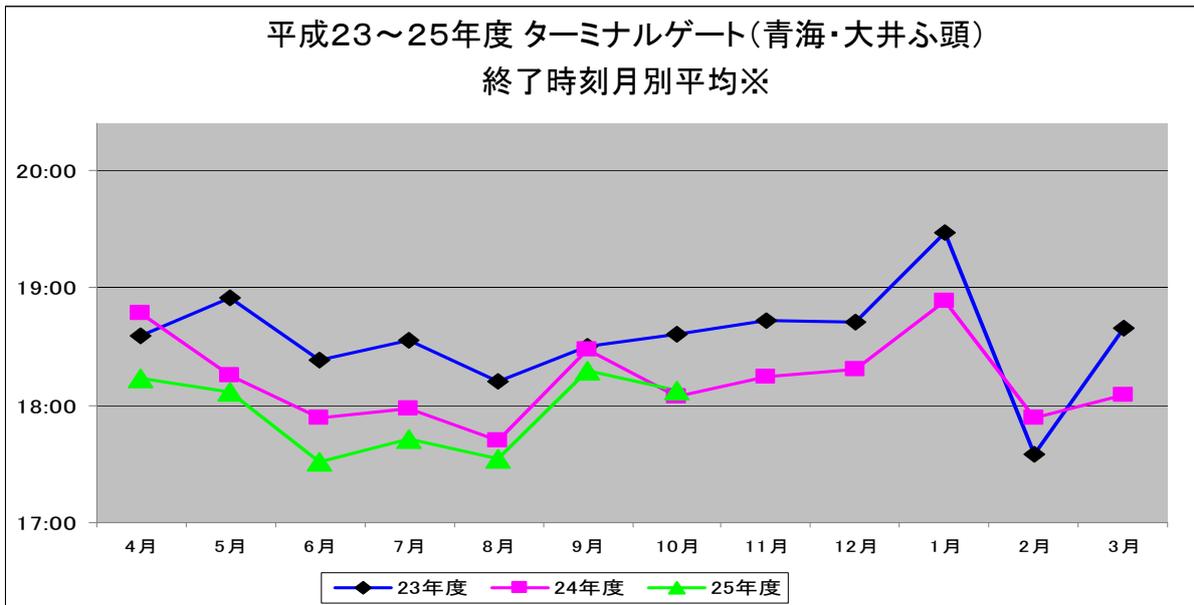


## Ⅱ 東京港における交通混雑の状況

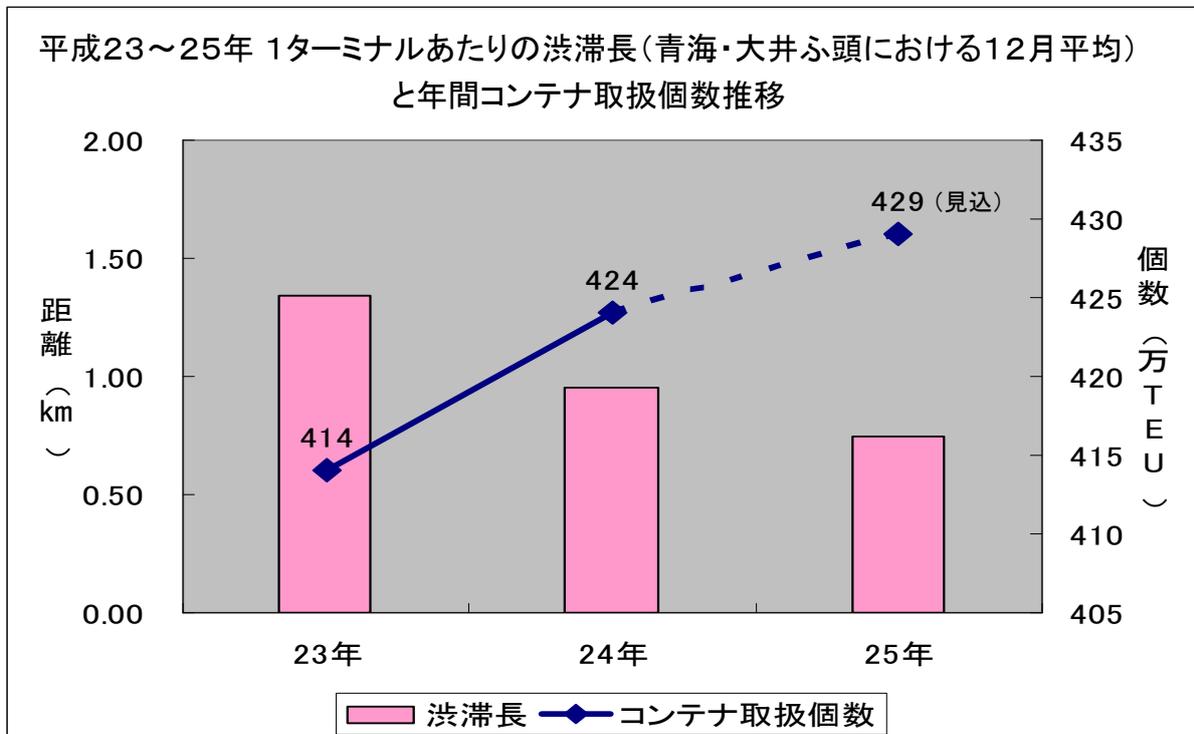
### 【ここ数年の全体的な傾向】

過去3カ年の実績を見ると、東京港におけるコンテナ貨物取扱個数が継続して増加しているにもかかわらず、交通混雑は緩和に向かっています。

これまで東京都と港湾関係者は一丸となって、早朝ゲートオープン、車両待機場の整備、ゲートや荷役機械の増設など様々な取組を行ってきましたが、その効果が着々と表れてきています。



※16時30分に最後尾に並んでいたコンテナ車両が、インゲートを通過した時刻の月平均を算出



※13時から16時30分までに30分おきに計測した渋滞長の平均を各年ごとに算出

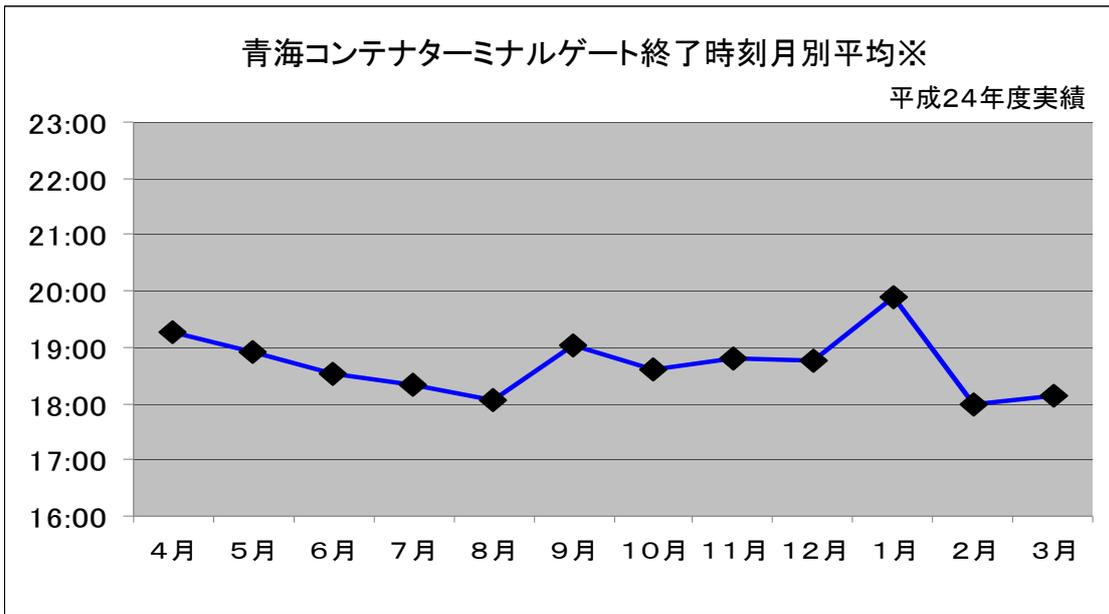
※25年におけるコンテナ貨物取扱個数(見込)は、25年1月～10月までの実績と、24年11月～12月の実績を加えて算出

### 【交通混雑の波動性】

季節、曜日、時間帯によって貨物量やコンテナ車両の交通量に大きな変動があり、そのピーク時にふ頭周辺で交通混雑が発生しています。

#### ○季節的な変動

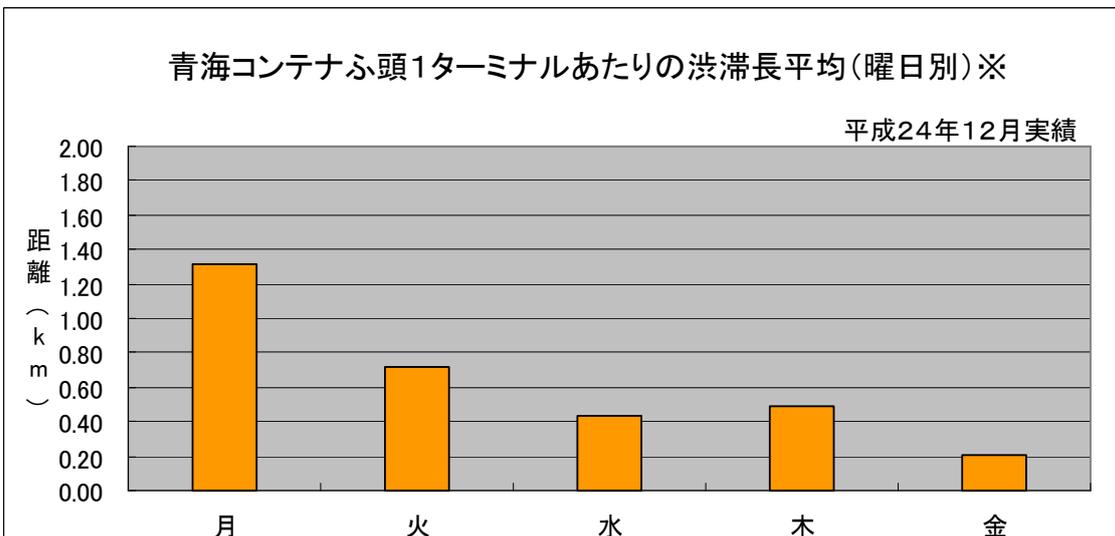
- ・長期休み明け(年末年始)にはコンテナ車両が集中し、ターミナル前に渋滞が発生する傾向があります。



※16時30分時点で最後尾に並んでいたコンテナ車両が、インゲートを通過した時刻の月平均を算出

#### ○曜日による変動

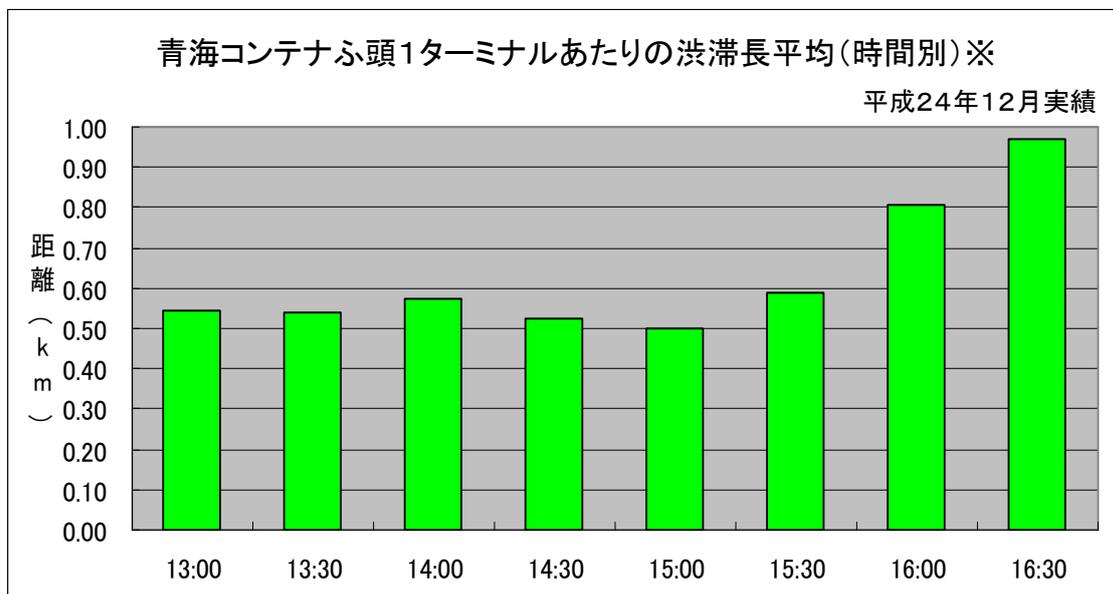
- ・週明けの月曜日に渋滞が多く発生し、週後半の金曜日などはほとんど発生していません。



※13時から16時30分までに30分おきに計測した渋滞長の平均を曜日ごとに算出

## ○時間による変動

- ・輸入の割合が高い東京港においては、コンテナ車が夕方にコンテナ貨物を引き取り、翌朝に荷主の元へ届けるケースが多いため、夕方にかけて渋滞が延びていきます。

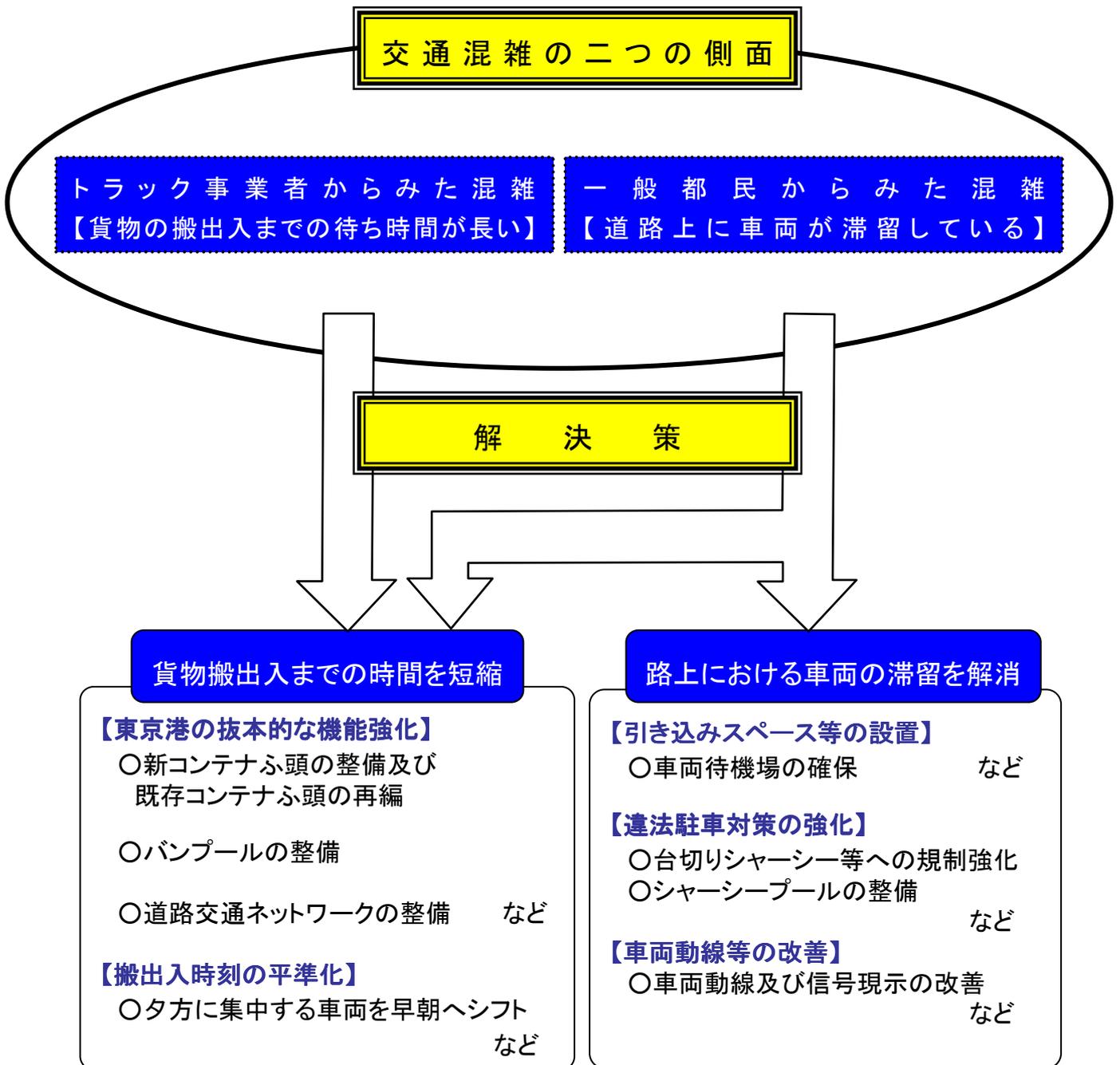


※13時から16時30分までに30分おきに計測した渋滞長の平均を時間ごとに算出

以上のような状況を踏まえ、現在実施中の施策に加え、新たな施策を実施していくことで、交通混雑の解消に向けて、さらに取組みを強化していきます。

### Ⅲ 交通混雑解消に向けた基本的な方向性

東京港の抜本的な機能強化を軸に、短期的な取組も多角的に実施していきます。



#### 解決策の体系

- 東京港の抜本的な機能強化を交通混雑解消に向けた取組の軸とします。
- 但し、抜本的な機能強化には一定の期間を要することから、併せて**短期的かつ即効性のある取組を多角的に実施**し、可能な限り東京港の交通混雑を解消していきます。

## IV 東京港の抜本的な機能強化

新たなコンテナターミナルの整備、既存ふ頭の再編、道路交通ネットワークの拡充などにより、東京港全体の機能を向上させます。

### 1 中央防波堤外側Y1～Y3コンテナターミナル整備

中央防波堤外側に新たなコンテナターミナル3バースを整備し、東京港全体におけるコンテナ貨物取扱能力を抜本的に向上させます。

#### ○概要



## 【イメージ】

東京港第7次改訂港湾計画検討資料より



### ○スケジュール

- ・Y1・Y2コンテナターミナルについては、荷役機械やヤードなどの具体的なスペックをはじめとする調整を進め、可能な限り早期の供用開始を目指します。
- ・Y3コンテナターミナルは、平成25年度から事業化され、整備が開始されたことを受け、今後、早期に借受候補者を選定していきます。

### ○効果

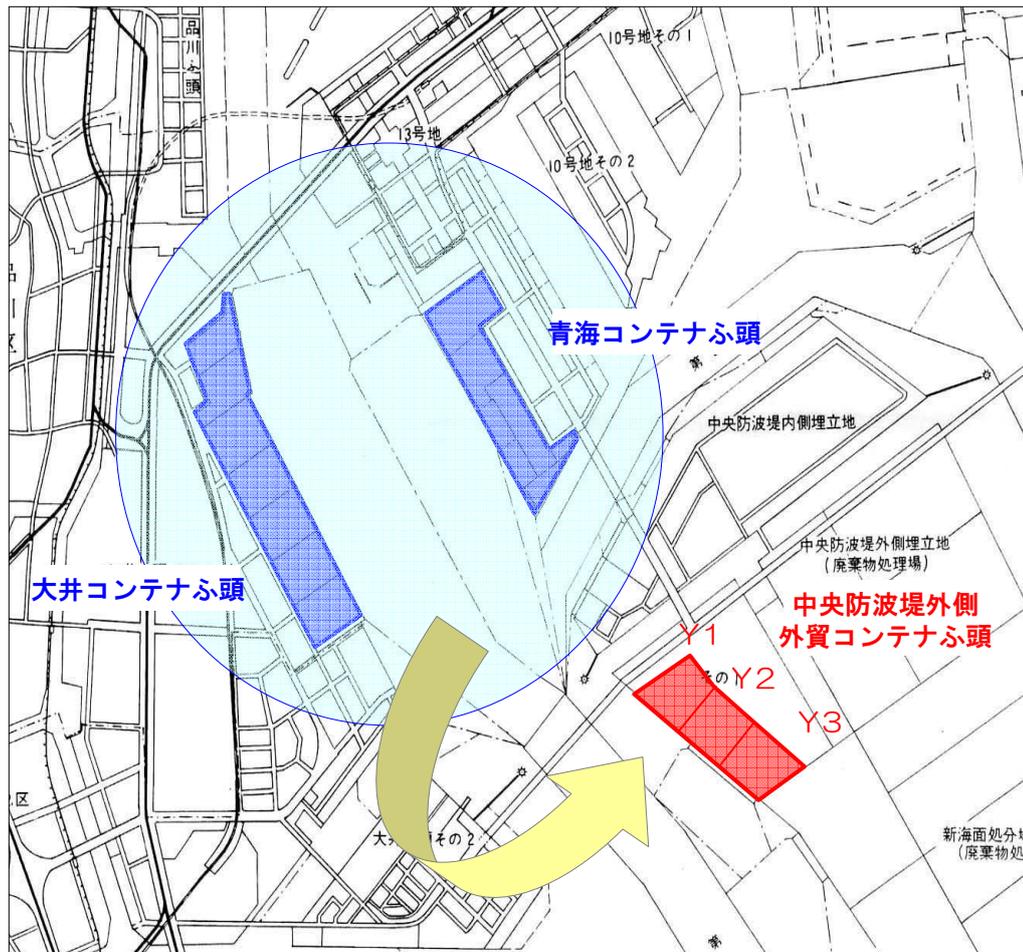
**3ターミナル合計約100万TEUのコンテナ貨物取扱容量が拡大し、東京港の処理能力が大幅に向上します。**

## 2 青海・大井コンテナふ頭再編

中央防波堤外側コンテナターミナルの整備を機に、青海・大井のコンテナふ頭を再編し、ヤード拡張などによりコンテナ貨物取扱能力を向上させます。

### ○概要

- ・青海・大井コンテナふ頭の借受者の協力により、中央防波堤外側Y2・Y3コンテナターミナルへのシフトを行い、それによって発生した種地をヤード拡張に活用していきます。



### ○スケジュール

- ・Y3ターミナルの整備により、青海・大井コンテナふ頭の借受者がさらに中央防波堤外側にシフトすることで、既存ふ頭の再整備が進み、ふ頭の再編が最終的に完了します。

### ○効果

ヤード拡張等により荷役の効率性が高まり、東京港全体の処理能力が向上します。

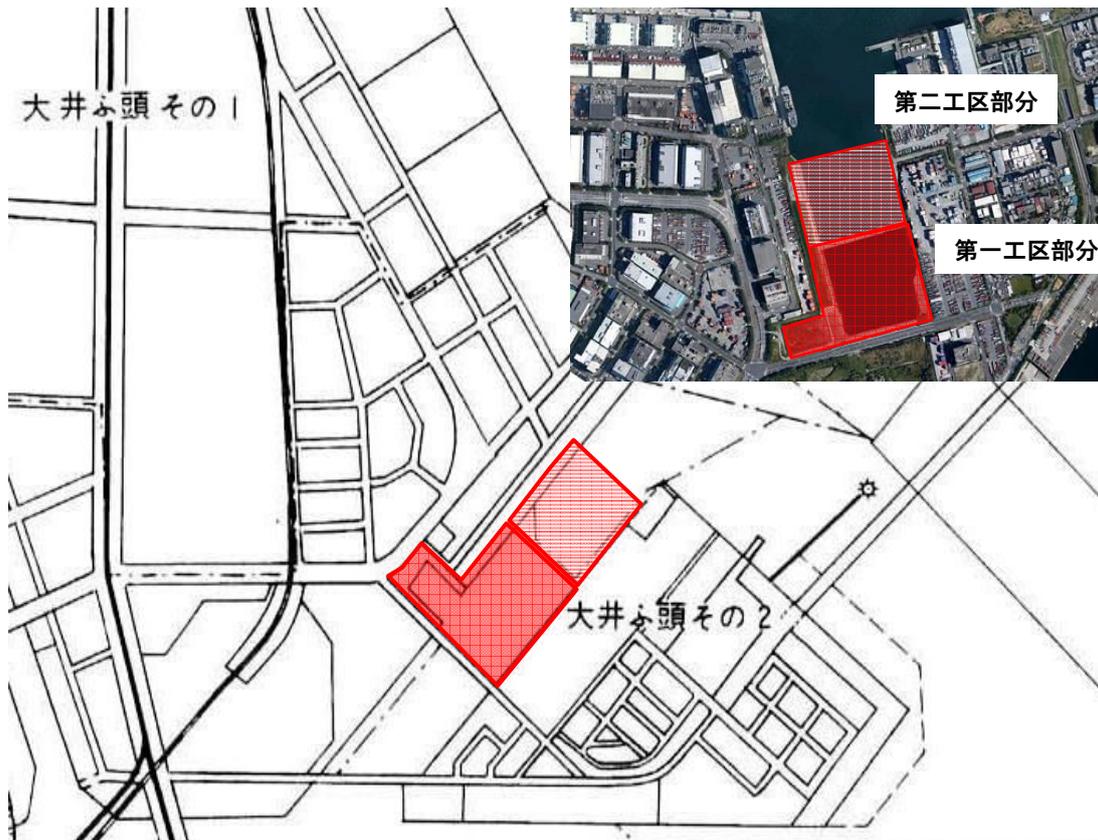
貨物の分散化により、各ターミナルへのコンテナ車両の流入台数が平準化されます。

### 3 大井その1・その2間埋立て

大井ふ頭その1・その2間の埋立てにより、新たに約21ヘクタールの土地を確保し、バン・シャーシープールなどコンテナ関連施設を整備します。

#### ○概要

- ・大井その1・その2間約21ヘクタールを埋立て、コンテナ関連用地を確保します。



#### ○スケジュール

	H26	H27	H28	H29		
大井その1・その2間埋立	 埋立・施設整備		供用開始区 第一工区	 埋立・施設整備		供用開始区 第二工区

#### ○効果

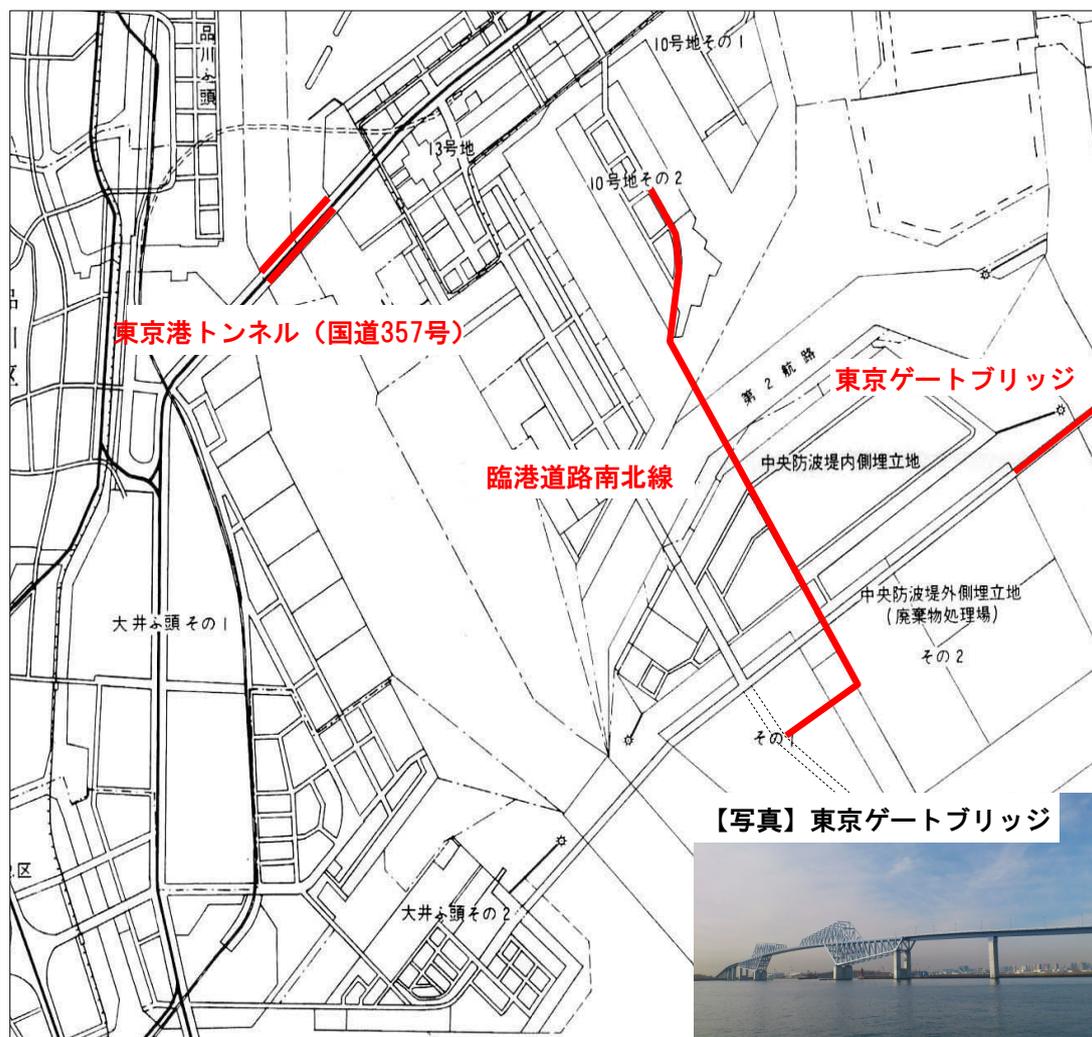
約21ヘクタールのコンテナ関連用地が新たに確保されます。

第一工区部分については、現在の大井バン・シャーシープールを移転・再整備し、その跡地に車両待機場を整備します。(後述)

## 4 道路交通ネットワークの拡充

東京港エリアにおいて脆弱な南北方向の道路ネットワークを拡充するなど、円滑な交通の流れを確保していきます。

### ○概要



- ・平成24年2月に東京ゲートブリッジが開通したことにより、中央防波堤外側⇄新木場の所要時間が大幅に短縮しました。  
(24分⇒11分(13分の短縮))
- ・臨港道路南北線を整備し、10号地から中央防波堤地区への南北のラインを確保していきます。  
また、東京港トンネル(国道357号)の整備により、広域的な道路交通ネットワークを充実させていきます。

## ○スケジュール

	H25	H26	H27	H28	H29	H30～
東京港トンネル南側 (羽田方面)	整備 平成27年度中に完成					
東京港トンネル北側 (お台場方面)	整備着手 予算要望中					
臨港道路南北線						

## ○効果

アクセス手段の多様化、交通の分散により、東京港内における所要時間が短縮されます。

## 5 その他

東京港第8次改訂港湾計画を策定し、東京港のさらなる機能強化に向けた将来像を描いていきます。

## ○概要

- ・平成30年代後半(概ね10年後)を目標として、東京港の将来開発、利用及び保全に関する基本的事項を定めます。
- ・増加するコンテナ貨物に十分に対応できるよう、東京港における各ふ頭の利用状況などを分析し、東京港全体の機能向上を目指していきます。

## ○スケジュール

- ・平成24年11月 東京都港湾審議会に計画策定開始を報告
- ・平成26年 4月(予定) 中間報告
- ・平成26年 7月(予定) 第8次改訂港湾計画を東京都港湾審議会に諮問

## V 短期的かつ多角的な取組み

東京港の抜本的な機能強化を着実に進めていくとともに、短期的かつ即効性のある取組みを多角的に実施し、可能な限り東京港の交通混雑を解消していきます。

### 1 早朝ゲートオープンの取組

通常より1時間前倒しの7時30分にコンテナターミナルのゲートをオープンすることにより、コンテナ引取時間の選択性が向上します。

#### ○概要

- ・東京港は輸入の比率が高い港であるため、夕方にコンテナ引取車両が集中する傾向が強くなります。これは、トラック事業者が午前中に荷主のもとに貨物を届ける必要があり、前日の夕方にコンテナを引き取っておくというパターンが多いためです。
- ・この夕方の混雑を緩和するため、平成23年12月よりゲートオープン時間を1時間前倒しし、夕方の引き取りを早朝にシフトする試みを開始しました。
- ・当初は社会実験として開始したものでしたが、安定した実績とともに東京港利用者からも高い評価を得ているため、平成25年度からは正式に渋滞対策として位置づけて実施しています。

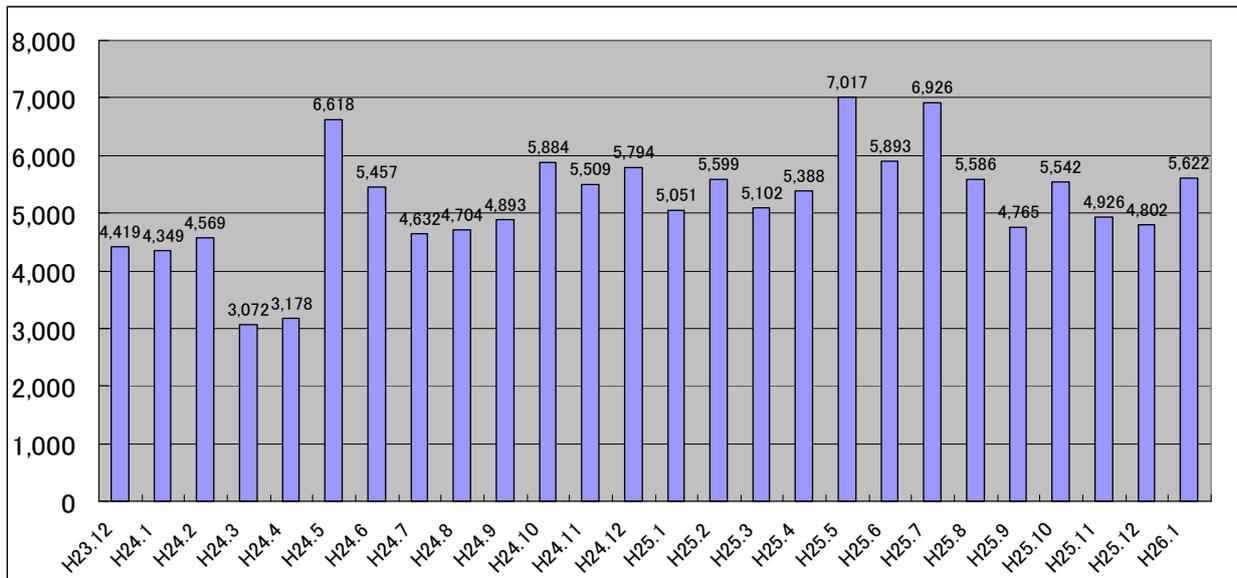
#### ○実施ターミナル(平成26年1月現在)

青海(公共、A3、A4)  
品川(SC、SD)  
中防内外貿雑貨(X3)

#### ○スケジュール

- ・平成23年12月～24年2月 第一期社会実験
- ・平成24年 3月～25年3月 第二期社会実験
- ・平成25年 4月～26年3月 渋滞対策として実施
- ・関係者の意向を踏まえ、今後のあり方を調整していきます。

## ○取扱実績本数



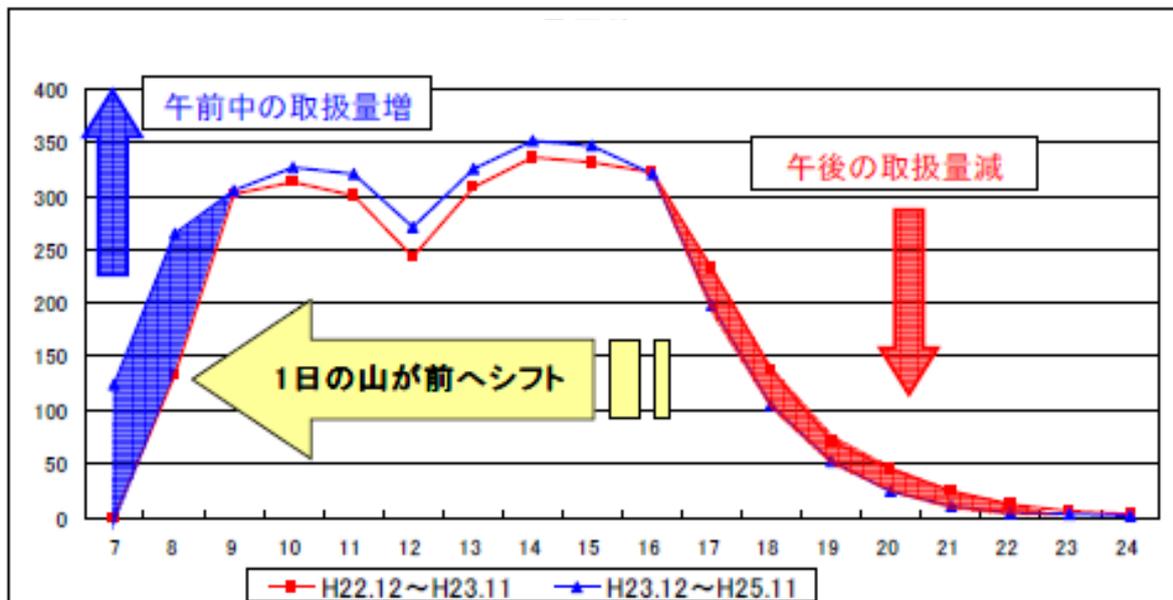
処理本数累計・・・135, 297本(平成26年1月現在)

処理本数月平均・・・5, 204本(平成26年1月現在)

## ○効果

- ・午前中の取扱量が増え、午後の取扱量が減少しています。
- ・混雑する17時台以降の処理台数が約2割減少しています。

＜時間帯別ゲート処理台数の実施前後比較(1日あたり)＞



H22.12~H23.11 (12ヶ月)	H23.12~H25.11 (24ヶ月)	増減(台)	増減率(%)
532	403	▲ 129	▲ 24.2%

## ○その他関連事項

- ・繁忙期等に合わせ、各ターミナルでは昼休み時間や16:30以降の時間外でのゲートオープンを行っています。

## 2 車両待機場の整備

既存の青海車両待機場及び平成24年12月に供用を開始した中央防波堤外側車両待機場に加え、大井地区に530台収容可能な車両待機場を整備します。

### ○車両待機場位置図



### ○利用実績

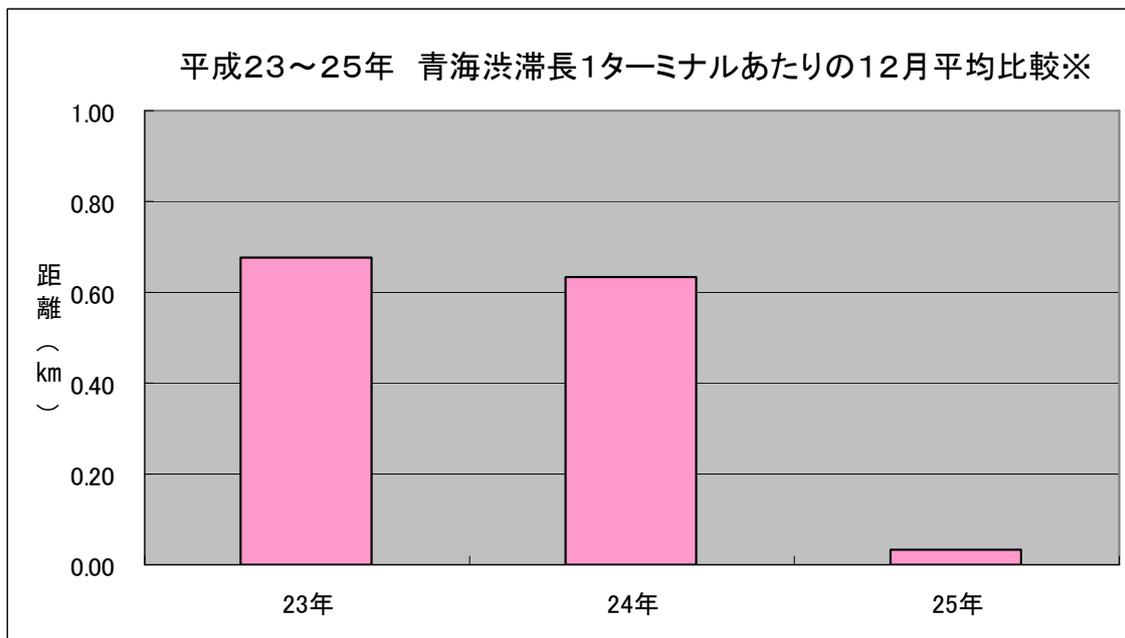
中央防波堤外側車両待機場 利用実績(平成26年1月まで)

総利用日数	総入場台数	平均利用台数/日	最大利用台数/日
135日	61,898台	459台	828台

## ○効果

### <青海コンテナふ頭>

青海コンテナふ頭では、中央防波堤外側車両待機場の供用により、路上でのコンテナ車両の滞留が概ね解消されています。



※13時から16時30分までに30分おきに計測した渋滞長の平均を各年ごとに算出

### <大井コンテナふ頭>

大井コンテナふ頭では、新たに車両待機場を整備することにより、過去最大レベルの車両の滞留(400台 12km ※1台あたり30mとして算出)にも充分対応することが可能となります。

### 3 違法駐車対策

交通渋滞や交通事故の一因となっている台切りシャーシー等の違法駐車を東京港から一掃するため、規制を強化していきます。

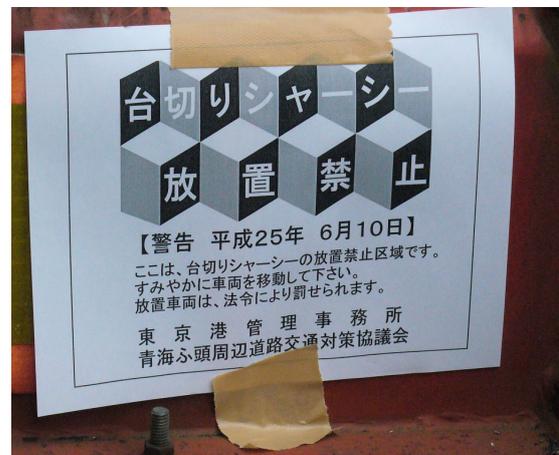
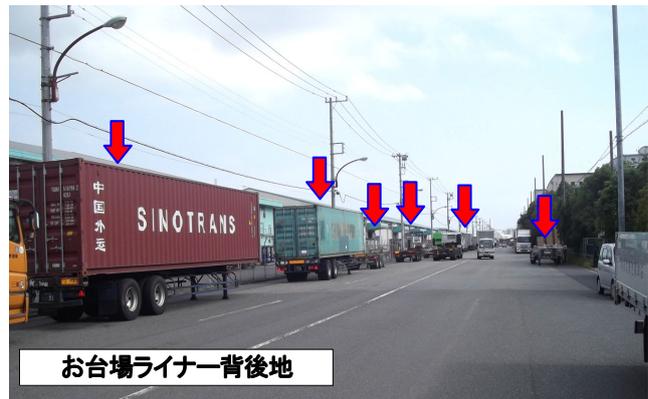
#### ○概要

- ・コンテナふ頭の背後道路においては、台切りシャーシーや搬出入待ちのトラックの駐車が見受けられます。これは、交通渋滞の一因となっており、これまでに重大な交通事故を引き起こした例もあります。

#### <放置台数>

台数平均(平成23・24年調査時)

- 大井ふ頭:シャーシー40台  
トラック 25台
- 青海ふ頭:シャーシー33台
- 中防内側:シャーシー46台
- 計 :シャーシー119台  
トラック 25台



#### <交通事故の事例>

- H18.1.17 大井ふ頭:台切りシャーシーに乗用車追突・運転手死亡
- H22.10.9 大井ふ頭:停車中のコンテナ車に原動付自転車追突・運転手死亡
- H24.3.30 大井ふ頭:路上駐車によりバス停に停車できないバスに  
乗用車追突・運転手死亡

- ・これまでは、関係機関とともにパトロールを行い、貼り紙等による注意喚起などを実施してきましたが、これらのみでは強制力が弱く実効性がありませんでした。

- ・そのため、今後は、港湾法に基づく「放置等禁止区域」を設定し、規制を強化していきます。

## ○他港の事例

川崎港では、平成20年10月1日から「放置等禁止区域」を指定しています。

## ○具体的な運用方法

- ・港湾法第37条の3第1項に基づき、臨港地区等を「放置等禁止区域」に、また、台切りシャーシー等を「放置等禁止物件」に指定します。
- ・放置等禁止区域内に台切りシャーシー等の放置があった場合、港湾法第61条第4項に基づき、所有者又は使用者に罰則(一年以下の懲役又は50万円以下の罰金)が適用されることがあります。

### 港湾法第37条の3第1項

何人も、港湾区域、港湾隣接地域、臨港地区又は第二条第六項の規定により国土交通大臣の認定した港湾施設の区域(これらのうち、港湾施設の利用、配置その他の状況により、港湾の開発、利用又は保全上特に必要があると認めて港湾管理者が指定した区域に限る。)内において、みだりに、船舶その他の物件で港湾管理者が指定したものを捨て、又は放置してはならない。

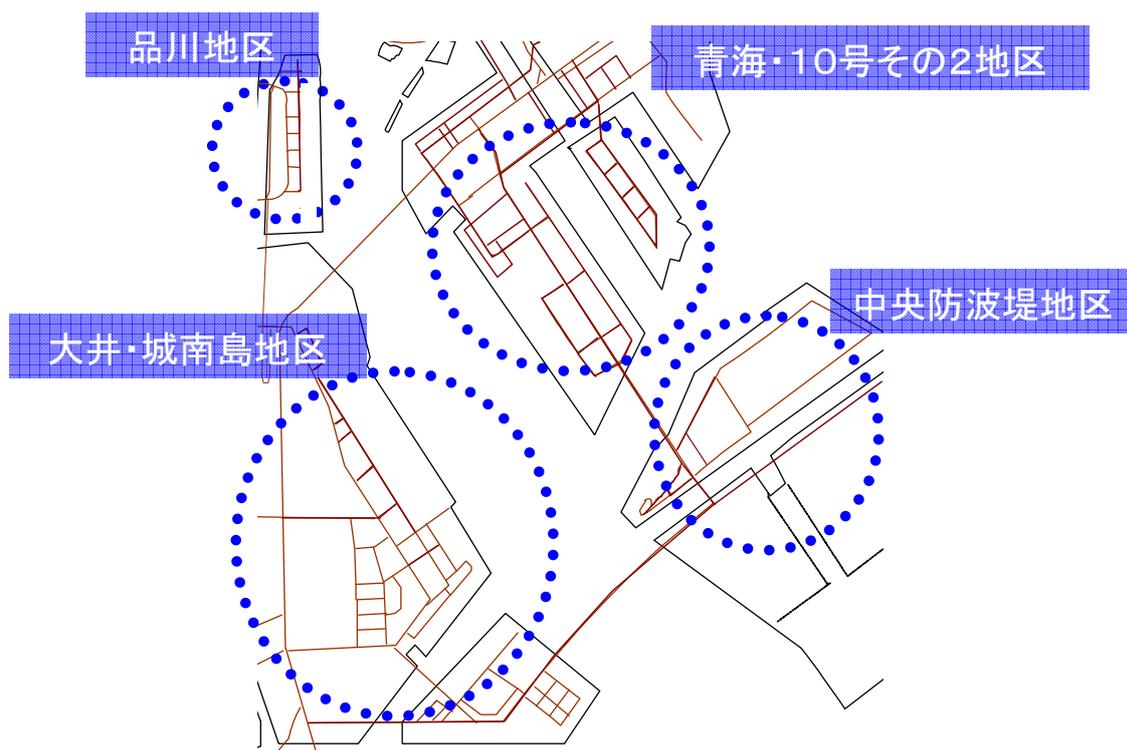
### 港湾法第61条第4項

次の各号のいずれかに該当する者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

二 第三十七条の三第一項、第四十三条の八第一項、第五十五条の三の四第一項又は第五十六条の二第一項の規定に違反した者

- ・規制強化に合わせ、放置車両の受け皿施設を拡充します。

## ○規制予定区域





## 4 東京港ポータルサイトによる情報提供

コンテナターミナルのゲートオープン時間や混雑状況をタイムリーにお届けします。

### ○概要

- ・東京港埠頭株式会社によりWEBカメラ(大井ふ頭10箇所、青海ふ頭6箇所、品川ふ頭4箇所)や掲示板などで混雑状況や混雑予測のための情報を提供しています。

### ○近年及び今後の取組

- ・平成23年 WEBカメラ増設
- ・平成24年 一部ターミナルにおいて、掲示板での本船荷役体制や混雑状況に関する情報提供を開始
- ・平成25年 本船スケジュールやゲートオープンなどにかかる情報の検索機能の追加
- ・平成26年以降 WEBカメラのさらなる増設など機能の充実を図っていきます。

### ○効果

各事業者がポータルサイトの情報を参考にすることにより、夕方など混雑時の利用が抑制され、コンテナ搬出入時間の平準化が図られています。



## VI 繁忙期対応

コンテナ貨物が集中する年末年始などの繁忙期対応として各コンテナターミナルが行う取組を、支援していきます。

### ○最近の取組

#### (1) 空コンテナ専用船の一時待機場所を斡旋

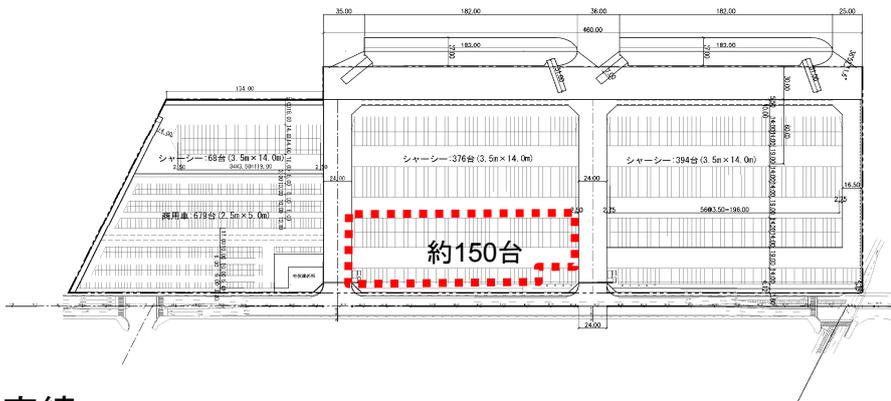
大井コンテナふ頭のターミナルが、ヤード内にある在庫コンテナ個数を削減させることで荷役作業効率の向上を図るため、空コンテナ搬出専用船を運航させた際に、東京都は、その一時待機場所として大井水産物ふ頭を斡旋しました。



#### (2) 臨時車両待機場の設置

青海コンテナふ頭については、年末年始期間(12月1日(日)~1月31日(金))に、既存の中央防波堤外側車両待機場に加え、中央防波堤内側内貿ユニットロードターミナルの野積場の一部を車両待機場として活用しました。

(中央防波堤内側内貿ユニットロードターミナル)



### ○利用実績

中央防波堤内側車両待機場 利用実績(平成26年1月まで)

総利用日数	総入場台数	平均利用台数/日	最大利用台数/日
4日	955台	238台	401台